

Comunicaciones Científicas y Tecnológicas Anuales

2017

Docencia
Investigación
Extensión
Gestión



DOCENCIA
INVESTIGACIÓN
EXTENSIÓN
GESTIÓN



Comisión evaluadora

Dirección general

Decano Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Dirección ejecutiva

Secretaría de Investigación

Comité organizador

Herminia ALÍAS
Andrea BENÍTEZ
Anna LANCELLE
Patricia MARIÑO

Coordinación editorial y compilación

Secretaría de Investigación

Diseño y diagramación

Marcelo BENÍTEZ

Corrección de texto

María Cecilia VALENZUELA

Impresión

BECOM S.I. - Obligado 311 -
Resistencia - Chaco -
becom-si@hotmail.com

Colaboradora

Lucrecia SELUY

Edición

Facultad de Arquitectura y Urbanismo,
Universidad Nacional del Nordeste
(H3500COI) Av. Las Heras 727 |
Resistencia | Chaco | Argentina
Web site: <http://arq.unne.edu.ar>

Teresa ALARCÓN / Jorge ALBERTO / María Teresa ALCALÁ / Abel AMBROSETTI / Guillermo ARCE / Julio ARROYO / Teresa Laura ARTIEDA / Gladys Susana BLAZICH / Walter Fernando BRITES / César BRUSCHINI / René CANESE / Rubén Osvaldo CHIAPPERO / Enrique CHIAPPINI / Mauro CHIARELLA / Susana COLAZO / Mario E. DE BÓRTOLI / Patricia DELGADO / Claudia FINKELSTEIN / María del Socorro FOIO / Pablo Martín FUSCO / Graciela Cecilia GAYETZKY de KUNA / Elcira Claudia GUILLÉN / Claudia Fernanda GÓMEZ LÓPEZ / Delia KLEES / Amalia LUCCA / Elena Silvia MAIDANA / Sonia Itatí MARIÑO / Fernando MARTÍNEZ NESPRAL / Aníbal Marcelo MIGNONE / María del Rosario MILLÁN / Daniela Beatriz MORENO / Martín MOTTA / Bruno NATALINI / Carlos NÚÑEZ / Patricia NÚÑEZ / Susana ODENA / Mariana OJEDA / María Mercedes ORAISÓN / Silvia ORMAECHEA / María Isabel ORTIZ / Jorge PINO / Nidia PIÑEYRO / Ana Rosa PRATESI / María Gabriela QUIÑÓNEZ / Liliana RAMÍREZ / María Ester RESOAGLI / Mario SABUGO / Lorena SÁNCHEZ / María del Mar SOLÍS CARNICER / Luciana SUDAR KLAPPENBACH / Luis VERA.

ISSN 1666-4035

Reservados todos los derechos.

Impreso en BECOM S.I., Resistencia, Chaco, Argentina.
Octubre de 2018.

La información contenida en este volumen es absoluta responsabilidad de cada uno de los autores.

Quedan autorizadas las citas y la reproducción de la información contenida en el presente volumen con el expreso requerimiento de la mención de la fuente.



EL FRENTE FLUVIAL DE ITÁ IBATÉ, CORRIENTES. HISTORIA DE UNA “DES” INTEGRACIÓN URBANA

VALENZUELA, M. Victoria
toiavalenzuela@hotmail.com

Docente investigadora, jefa de trabajos Prácticos de Arquitectura V, UPC, codirectora del Centro de Estudios Históricos Arquitectónicos y Urbanos, Facultad de Arquitectura y Urbanismo (CEHAU-FAU-UNNE).

RESUMEN

La localidad correntina de Itá Ibaté, a pesar de tener una posición privilegiada frente al río Paraná, se encuentra limitada en sus posibilidades de uso del espacio público debido a la especulación y la ausencia de planificación y de gestión municipal. La trama urbana quedó interrumpida a pocos metros del borde, que quedó cerrado al uso público por la ocupación privada. La ciudad se replegó hacia el interior y perdió gran parte de las referencias geográficas que le dieron origen y, con ello, gran parte de su atractivo. Este hecho tuvo repercusiones en la memoria urbana y en la identidad colectiva.

PALABRAS CLAVE

Frente costero; espacio público; planificación urbana.

OBJETIVOS

El objetivo principal del presente trabajo de investigación está dirigido a determinar la situación urbano-paisajística del frente costero de la localidad, el grado de ocupación actual y el grado de desvinculación de la trama urbana hacia su borde fluvial, así como las causas, y hacer un sondeo de posibilidades para revertir esta tendencia.

MATERIALES Y MÉTODOS

Este trabajo se basa en los relevamientos y fichaje del patrimonio arquitectónico y del paisaje cultural que se llevaron a cabo en distintos municipios de la provincia de Corrientes en cumplimiento del proyecto de investigación de la Secretaría de Ciencia y Técnica de la UNNE denominado “Atlas del paisaje cultural, urbano y rural, y del patrimonio arquitectónico de la provincia de Corrientes”. Sobre esta base se enfoca el trabajo en el diagnóstico de la situación paisajística, urbana del borde costero.

Se realizó una búsqueda y análisis bibliográfico para reconstruir la historia urbana, a fin de recrear los escenarios que se suscitaron a través del tiempo y las condicionantes naturales e históricas. A esto se suma un registro de opiniones y estado del conocimiento realizado a través de encuestas a los asistentes a una charla dictada en la localidad, denominada “Itá Ibaté, su patrimonio y paisaje”. Este registro fue complementado por una serie de entrevistas informales a personas representativas de la comunidad, entre ellas: Prof. Gloria M. Gómez (vicedirectora de escuela rural); Prof. Zulma Zalazar (profesora en colegio comercial Julia L. de Pérez y directora de la Biblioteca Municipal); Sr. Gustavo A. Hermosilla (concejal municipal) y Sr. Dionel Romero Barreto (director de Cultura Municipal). Además, se investigó sobre el paisaje natural para conocer las características del soporte físico.

INTRODUCCIÓN

El municipio de Itá Ibaté, ubicado en el límite norte de la provincia de Corrientes, sobre el río Alto Paraná, a media distancia entre la ciudad de Corrientes y la ciudad de Posadas (Misiones), pertenece al Departamento de General Paz, uno de los menos poblados de la provincia de Corrientes, debido, en parte, a su economía históricamente basada en la actividad primaria —ganadería extensiva de cría—; por ello, casi el 80 % (79,60 %) de su población, hasta los años 70, era rural, y los centros urbanos tuvieron un nivel de crecimiento bajo, concentrando solo el 20 % restante (20,40 %). Sin embargo, según datos arrojados por el Censo 2010, esta tendencia se revirtió: las ciudades del departamento acapararon el 57,36 % de la población y, consecuentemente, se produjo una deserción rural. Hoy cuenta con 4266 habitantes todo el municipio, de los cuales 3772 son habitantes urbanos.

En general, el departamento se halla en proceso de despoblamiento, registrándose en el período 2001-2010 un crecimiento negativo (-0,48 %) (Centro de Estadística y Censos y del INDEC, 2010). El campo perdió la actividad productiva desarrollada desde la colonia, la ganadería y la agricultura familiar, y se tornó esencialmente agrícola-industrial. En sus comienzos, el cultivo del arroz se realizaba en pequeña escala, como emprendimientos familiares; poco a poco, estos fueron desapareciendo absorbidos por

unidades productivas mayores, de escala industrial.

Su situación geográfica y física no ayuda a propulsar el desarrollo, debido a varios factores, entre ellos: una escasa aptitud agrícola de los suelos para la actividad agrícola diversificada, salvo por el cultivo del arroz; una topografía plana con drenaje deficiente; la lejanía con respecto a los principales centros industrializados y de servicios regionales (Corrientes y Posadas); un puerto precario, solo de pasajeros para el cruce fronterizo, no apto para el uso comercial e industrial; deficiente comunicación fronteriza (el cruce se realiza a través de pequeñas y esporádicas embarcaciones colectivas solo para pasajeros).

A partir de la década del 80, con la mejora en la accesibilidad otorgada por la ruta 12, la localidad comenzó a atraer la atención de inversores foráneos, entusiasmados por las posibilidades de pesca y belleza natural que ofrecía el lugar y, poco a poco, el pueblo se convirtió en uno de los principales nodos turísticos de pesca de la provincia. Los nuevos emprendimientos se instalaron en el borde de la barranca, donde la trama urbana no estaba consolidada, y el contacto ciudad-río, no resuelto. Los amplios terrenos hacia el río fueron ocupados, uno a uno, cortando o desviando las calles que llegaban al borde, y finalmente este sistema de ocupación terminó por saturar el frente costero. Con ello, la ciudad, ubicada en lo alto de la barranca, perdió el contacto vi-

sual, otrora amplio y despejado, con el río. Este se percibe desde un único y escueto sitio (final de la calle 25 de Mayo) (foto 3), lugar de visita obligada devenido en "la postal" de la localidad, aunque no esté acondicionada, ni equipada como un espacio-mirador urbano. El contacto físico o accesibilidad al nivel bajo ofrece alternativas, como escaleras y una bajada asfaltada, aunque insuficientes e inseguras, en determinados casos, como se explica más abajo.

El paisaje ribereño

La localidad está ubicada estratégicamente sobre un alto albardón que cae a pique sobre el Alto Paraná en pronunciadas barrancas arenosas con afloramientos rocosos —piedra arenisca ferruginosa concrecionar—. Uno de estos afloramientos forma una punta que se adentra en el río, el que, por su importancia en el paisaje del lugar, le confirió el nombre con la voz guaraní Itá (piedra) Ibaté (alta). Asimismo, este promontorio provoca fuertes correntadas que son aprovechadas para la pesca y, a la vez, forma un lugar protegido como fondeadero natural (foto 1).

El río Paraná, como se observa en la foto satelital, tiene una coloración distinta, más oscura, que acusa la turbiedad del agua a partir de la mitad del cauce y hacia la costa de paraguayá. Esto se debe a que, de ese lado, las aguas reciben sedimentos de granulometría muy fina (limos), que se mantienen en suspensión y generan una mayor turbiedad, por el aporte





Foto 1. Punta Alta, que se adentra en el río Paraná y crea, vista desde este, un punto de referencia. Foto: Google Earth, 2015

de los ríos y arroyos que atraviesan los humedales de Ñeembucú¹, básicamente constituidos por material sedimentario. En cambio, en la costa correntina, los sedimentos son mayormente arena. Por otra parte, del lado sur (Corrientes), los sedimentos

son de mayor granulometría y más pesados (arena); por tanto, se depositan en el fondo y las aguas se aclaran por estar libres de sedimentos (Valenzuela, 2012).

Según la clasificación en regiones



Foto 2. El borde ribereño visto desde el río con la selva en galería sobre la barranca, una angosta playa de arena y algunas embarcaciones de pesca. Foto: anónima de Internet

naturales del Atlas de suelos de la República Argentina (INTA SAGP y A Proyecto Arg. 85/019, 1990), Itá Ibaté se encuentra en una zona límite entre dos áreas de distinta conformación natural: el área de albardón y planicie del Paraná y las lomadas arenosas, depresiones y planicies. La ciudad se desarrolla completamente en el albardón, que se visualiza en el borde ribereño, donde se alzan las características barrancas con alturas cercanas a los diez metros.

El río Paraná, en este sector, presenta un cauce entrelazado con islas alargadas, más o menos estables y bancos de arena. En el borde sur —lado argentino— se desarrolla un amplio albardón arenoso que cae a pique formando una alta barranca, con zonas de socavo y zonas de depósito de sedimentos (bañados). En las márgenes del río, tanto como en las islas más consolidadas se desarrollan las selvas marginales, que son relictos del Distrito de las Selvas Mixtas que ocupa casi toda la provincia de Misiones (foto 2).

1. "Se trata de un complejo de ambientes que asentados sobre una planicie levemente ondulada y con una inclinación general hacia los ríos mayores orientada con escasísima pendiente (en general inferior al 2 %), bordeada por sistemas hidrográficos que primaria o secundariamente drenan en los grandes cursos de los ríos Paraguay y Paraná. Como rasgo relevante regional se destaca un acentuado mosaicismo fisiográfico y de vegetación en el paisaje...". Contreras Roqué, J., Contreras Chialchia A. O. et ál. (2007).

Proceso de urbanización

Durante su derrotero por el Paraná, los guaraníes —etnia que habitó las riberas e islas— fueron nombrando a los sitios con topónimos para referenciar el espacio. Algunos de ellos, afortunadamente, se mantienen hasta la actualidad, como Itatí, Apipé, Iribicuá, Yahapé, Ituzaingó, en el Alto Paraná (Palma, 1977). Estos grupos, debido a sus costumbres semisedentarias —practicaban una agricultura rudimentaria y a pequeña escala—, se establecían en aldeas con chozas de materiales naturales (troncos y hojas de palmera) y, una vez agotada la fertilidad del suelo, se mudaban a nuevas localizaciones vírgenes. Por tanto, sus asentamientos, de no más de cien familias, eran temporarios y no dejaban otros vestigios que vasijas de tierra cocida y entierros funerarios. El río era su medio de comunicación por excelencia entre los distintos grupos étnicos, así como su principal fuente de recursos.

Los primeros colonizadores españoles abandonaron esta vía fluvial, de acceso al territorio, al toparse con los Saltos de Apipé, ubicados a unos 70

2. "De un inventario de bienes de la Reducción de la Pura y Limpia Concepción de Itatí, formalizado en 1779, con motivo del reemplazo de Fran Antonio Acosta en el gobierno espiritual del pueblo, se desprende que el haber de Itá Ibaté consistía en 40 vacas, 15 lecheras, 29 yeguas chúcaras y 47 yeguas mansas, 1 garañón, 21 potros, 25 burros y burras, 3 caballos y 1 burro hechor y 1 hache..." (Palma, 1977).

km río arriba, los que eran un importante escollo náutico para sus embarcaciones (Levington, 2007). Fue entonces que decidieron remontar el río Paraguay, que parecía menos arriesgado. Por tanto, la costa norte de la provincia, desde Itatí, fundada tempranamente (1615) hasta los dominios jesuíticos, se mantuvo sin ocupación permanente, hasta la tercera década del siglo XIX.

Los españoles, luego de la fundación de Corrientes en 1588, comenzaron el avance en dirección este con la fundación de pueblos, como Itatí, Santa Ana, Caá Catí, San Cosme, entre otros, y el trazado del Camino Real, paralelo al río, para facilitar la comunicación entre estos y la capital y con las Misiones de los jesuitas. Más tarde, en las décadas finales del siglo XVIII, se formaron estancias en varios parajes, entre ellas, "Itá Ibaté, ésta la más lejana de todas, lindera con la jurisdicción que se dieron las misiones jesuíticas"², en una acción expansiva del Cabildo de Itatí. La estancia era modesta en instalaciones y posesiones: en 1812 había en este paraje un casco cercano al río, dos casas modestas y dos ranchos, pertenecientes a la jurisdicción de la comunidad indígena de Itatí, la que fue subastada en 1825, al extinguirse dicho régimen comunal. La propiedad fue vendida a don Ángel Mariano Vedoya y, más tarde, pasó a manos de Víctor Duarte (Palma, 1977).

El límite entre el dominio español y el jesuítico se había establecido en los

esteros del Iberá, desde la tranquera de San Miguel y Loreto y el curso del río Miriñay, hacia el sur, pero estos fueron objetados durante la primera década del siglo XIX, por el Cabildo de Corrientes (Castello, 1984). La forma de ocupación de este territorio, entonces, fue tardía en un principio, por tener jurisdicción incierta, con lo que ofrecía escasas garantías. Por otra parte, los suelos eran pobres y anegables, no favorables para la actividad agrícola. Pero lo más complicado para su desarrollo era la lejanía de los centros urbanos más desarrollados. El pueblo de Ituzaingó corría la misma suerte hasta el arribo de la obra hidroeléctrica Yacyretá-Apipé.

En el año 1834, por decisión del gobernador Atienza, se estableció un campamento militar en el paraje ya conocido con el topónimo guaraní, destinado a defender las fronteras y fijar posición en el territorio para evitar incursiones del país vecino, como ocurrió en el año 1868 durante la guerra de la Triple Alianza, fecha en que se produjo un combate para repeler una invasión paraguaya a las órdenes del Mariscal López, al que los correntinos con ayuda de fuerzas brasileñas ofrecieron una exitosa contraofensiva. El campamento militar fomentó la instalación de servicios, como pequeños, bares, correo, lo que facilitó la habilitación del puerto para el comercio y la aduana en 1843 durante el gobierno de Madariaga.

Terminada la mencionada contienda, comenzó a efectuarse por este puerto



el paso de ganado en pie al país vecino, cuyas pertenencias pecuarias habían quedado maltrechas, para lo cual se estableció un puesto de comisario de aduana. Esto generó una época de prosperidad económica y el establecimiento ilegal de pobladores que buscaban oportunidad de negocio, lo que motivó a Duarte a hacer una donación de tierras para el trazado del pueblo en 1876. Un año después se decretó la fundación del pueblo, aunque la ley de aprobación de la fundación se promulgó algunos años después, en 1881, por conflicto de intereses. Con la sanción de esta, fue designada la primera Comisión Municipal (Palma, 1977). Al año siguiente, el Gobierno de Corrientes expropió tierras para ampliar las cinco manzanas donadas por Duarte, y el trazado urbano quedó con tres mil metros de frente sobre el río y tres mil metros de fondo, sobre el malezal (sur).

Trece años después, en 1894, Itá Ibaté contaba con doscientos habitantes, y su fisonomía era la de

un caserío de paja, según un cronista de la época, edificado sobre una alta barranca, al cual se accedía por una escalinata rústica... Está rodeado de malezal por eso muchos no tienen fe en su progreso a pesar de su buen puerto... (Palma, 1977).

Hasta fines del siglo XIX, época en que se construyó un camino que permitió un acceso seguro a Caá Catí, el paraje a menudo se encontraba en estado de aislamiento debido a la dificultad de acceso por vía terrestre, a causa

del anegamiento de los terrenos circundantes (planicie con drenaje deficiente y bañados) durante períodos lluviosos.

La planta urbana, cuyo trazado respondió a la cuadrícula indiana, se estructuró en función de la actividad portuaria, embarcadero natural, alto y a salvo de inundaciones. En esta primera etapa se construyeron viviendas y comercios con la tipología de casas de galería sobre la primera calle paralela al río, llegando la trama hasta las cercanías del profundo zanjón. La tecnología utilizada constaba de materiales extraídos del medio natural, tierra y madera.

En las últimas décadas del siglo XIX y primeras del XX, se sumaron a la población local corrientes migratorias provenientes de España, Paraguay y del oeste asiático, en particular del Líbano, que se dedicaron al comercio y las actividades agropecuarias dinamizando la economía de la zona, vinculadas con el puerto (Rodríguez, 2012). En esta época se construyó y consolidó una segunda línea edilicia, donde proliferaron las casas de estilo italianizante, construidas sobre la línea municipal. La tecnología, proporciones y escala, sumadas a la desaparición del espacio semipúblico protegido que ofrecían las galerías, eran esencialmente diferentes de la anterior: con muros ladrilleros de altura considerable, amplias aberturas, fachadas ornamentadas con pilastra, zócalos, guardapolvos, frisos, pretiles, balaustradas, etc. La ciudad había

sufrido un visible cambio en este período, aunque no llegó a alcanzar una densidad importante. Los ejemplos de esta arquitectura se dan en dos manzanas en forma más o menos continua, y luego aparecen casos aislados.

En 1940 se construyó un puerto con muelle y atracadero, lo que dio un mayor empuje al movimiento de cargas y pasajeros de Itá Ibaté y comunidades vecinas, como San Miguel, Loreto, Caá Catí y Berón de Astrada, que llegaban y salían también por este puerto. El tráfico comercial en esos años era muy dinámico; arribaban y salían permanentemente caravanas de carretas que traían productos de sus chacras, y recibían productos manufacturados, combustible, materiales de construcción y conservas elaboradas en las industrias de Buenos Aires y Europa. La actividad portuaria siguió siendo el motor de desarrollo urbano hasta la construcción de la Ruta Nacional N.º 12, tramo desde Itatí hasta la provincia de Misiones, inaugurado en 1969, y el acceso asfaltado desde esta hasta la plaza. Esta infraestructura se convirtió en la principal vía de acceso, y cambió el destino de la ciudad: la actividad portuaria comenzó su decadencia hasta desaparecer en la década del 80 del siglo XX, y con ella se resintió la incipiente prosperidad económica de la comunidad.

Entre 1950 y 1980, se edificaron casi todos los edificios públicos: correo, municipalidad, hospital, escuelas, agua potable, cooperativa proveedora

de luz eléctrica, banco, entre otros, y en la década del 80, comenzó la expansión hacia el sur con las construcciones del Instituto de Vivienda de Corrientes (INVICO) (Rodríguez, 2012).

La actividad arrocera se inició con capitales extranjeros (brasileños); luego se suman capitales nacionales y finalmente en los 80 comienza un proceso de producción monopolizada y a gran escala. Con ello, se instalaron en el paisaje rural enormes silos y servicios de ruta. Otra actividad que atrajo inversiones extranjeras y nacionales (de Misiones, Santa Fe, Córdoba) fue el turismo de pesca específicamente. Se instalaron en la planta urbana para hacer uso de sus servicios en las localizaciones cercanas al borde costero.

El borde costero

Como se dijo antes, con la merma de la actividad portuaria y la pavimentación de la calle de acceso y vinculación con la Ruta 12, la urbanización comenzó a crecer hacia el sur, y abandonar el poblamiento y la consolidación del borde costero. Así la cuadrícula indiana quedó indefinida al toparse con el borde natural, sin diferenciar el espacio público del espacio privado, y fueron quedando generosos espacios vacantes o sin destino aparente a lo largo de la barranca (figura 1).

El borde costero está conformado por un nivel superior, constituido por una barranca de gran altura —diez metros en promedio—, y un nivel inferior

donde se ubica el puerto, junto a una angosta playa de algunos cientos de metros, cortada por la desembocadura de un zanjón natural. La barranca es altamente erosionable, por acción pluvial y fluvial, debido a la composición del suelo —tosca— con escasa presencia de roca. Esta situación en dos niveles presenta ventajas y desventajas. La mayor ventaja es la posición dominante de la ciudad sobre el paisaje ribereño, aunque este solo puede ser apreciado desde un único punto de visualización (foto 3); y la desventaja principal es la dificultad de acceso al nivel inferior en forma peatonal. En la actualidad, esto se resolvió con bajadas peatonales no apropiadas para la accesibilidad universal (empinadas), lo que entorpece la comunicación fluida desde la ciudad hacia el puerto y las playas.

La localización de privilegio, aún no explotada, que ofrecía este pequeño pueblo correntino, al margen del caudaloso Paraná, de gran riqueza ictícola, produjo el arribo de numerosos inversores externos para instalar cabañas y otros servicios necesarios para la actividad deportiva. Los itabateños los recibieron con los brazos abiertos, esperanzados de que se convirtieran en una fuente de recursos para la comunidad. Sin mediar resistencia por parte de la comunidad o del organismo estatal, adquirieron los mejores terrenos en el borde de la barranca, donde generaron una oferta completa para el pescador: servicios de guía, equipos, embarcaciones, alojamiento, gastronomía, transporte, entre otros.

Finalmente, estos emprendimientos no resultaron rentables para el pueblo, como se esperaba, debido a que son prácticamente autosuficientes.

La instalación de las cabañas de pesca sobre el borde costero sin consolidación urbana, indefinido, discontinuo, terminó por interrumpir la accesibilidad de la ciudad al borde de la barranca, ya que cercenó la posibilidad de acceso público al borde desde el nivel superior.

El paisaje ribereño, entonces, se volvió inaccesible para la comunidad, para el habitante local ligado a su río, a sus playas; fue privatizado y accesible solo para los pescadores y sus enseres, salvo por pequeñas y precarios espacios que aún no fueron ocupados y que permiten cierta permeabilidad, como se da en el final de la calle 25 de Mayo, y bajadas establecidas de uso público, como la bajada al puerto a través de una calzada, y la bajada a la playa municipal. En general, los lotes privados avanzan hasta el borde mismo de la barranca, lo que cercena la posibilidad de acceso a este y su recorrido. En casos particulares, como en las cercanías a la aduana, se mantiene una angosta vereda y, a continuación, un sendero sin consolidar, al filo de la barranca, que permite el acceso a la institución (foto 3).

En el lapso de poco más de treinta años, la ciudad perdió el otrora estrecho y cotidiano vínculo con su río. Con ello, se perdieron las referencias del paisaje, el ambiente que le dio origen al asentamiento, la memoria del río y





Foto 3. Único punto de visualización del paisaje costero desde lo alto de la barranca. Foto: M. V. Valenzuela, 2014

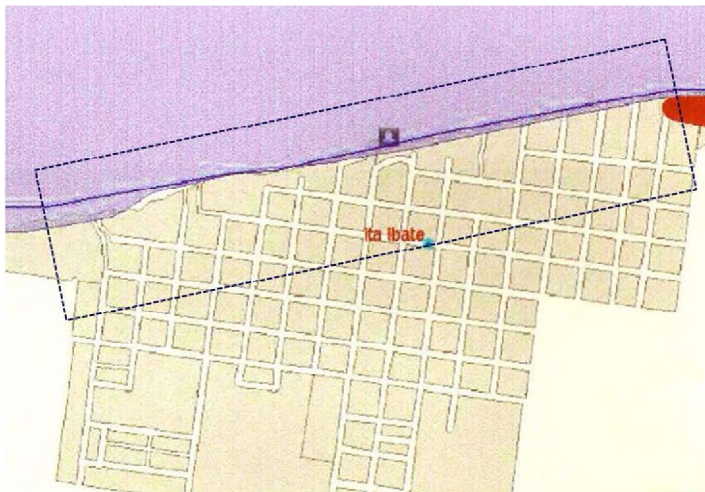


Figura 1. Planta urbana de Itá Ibaté cuyo trazado se desintegra en contacto con el borde. Fuente: Ministerio de Coordinación y Planificación 2017

sus actividades, así como la posibilidad de asomarse al balcón-mirador que ofrecen las barrancas. En el plano se observa cómo la cuadrícula ortogonal y el amanzanamiento se desintegra en contacto con el borde, se generan situaciones irregulares como calles interrumpidas, calles que se convierten en senderos, o que se desvían a pocos metros de la barranca (figura 1). En resumen, el frente fluvial está constituido por una cuadrícula inacabada, deshilachada, que impide la concreción de un borde, como un tejido al que le falta calzar los puntos. Por tanto, cuando la traza urbana no está definida o es incierta, donde la propiedad privada se confunde con la pública por no tener un límite preciso, donde el Estado está ausente o tiene una tibia participación con normativa urbana vaga o inespecífica, o no hay voluntad de control, entonces surge un conflicto de intereses en el que lo público se enfrenta con la especulación privada, entendiendo por conflicto una situación de enfrentamiento entre partes. En muchos casos, se producen ocupaciones de calles al demarcar las propiedades que impiden el recorrido a lo largo del borde alto de la barranca.

El borde bajo es transitable únicamente cuando la altura del río lo permite, y actualmente no cuenta con servicios —iluminación, sanitarios, agua potable— y mobiliario que permitan su uso y recorrido. Este se convirtió en un lugar de abandono, plagado de estructuras sin uso, restos de emprendimientos que no



Foto 4. Sendero espontáneo al borde de la barranca cercano a la aduana.
Foto: M. V. Valenzuela 2014

prosperaron, instalaciones náuticas oxidadas en medio de una exuberante naturaleza. El paisaje ribereño se tornó, entonces, inaccesible, salvo por pequeños y precarios espacios que permanecieron como espacio público que permiten cierta permeabilidad, como se da en el final de la calle 25 de Mayo, así como dos escaleras, como la bajada al puerto a través de una calzada y la bajada a la playa municipal. Se determinaron cuatro bajadas:

1. Calle vehicular que conduce hasta las instalaciones portuarias, continuación calle San Miguel.
2. Bajada peatonal de la aduana. Escalera no apta para personas con dificultades motrices.
3. Bajada peatonal calle 25 de Mayo. Escalera no apta para personas con dificultades motrices.

4. Bajada peatonal y vehicular. Calle vehicular y escalera.

En casos particulares, como en las cercanías a la aduana, se mantiene una angosta vereda y, a continuación, un sendero sin consolidar, al filo de la barranca, que permite el acceso a la institución (foto 4). Por otra parte, la localidad tiene una escasa oferta de espacio público. Cuenta con una plaza central —plaza General San Martín—, de una manzana de cien por cien, en cuyo entorno perimetral se agrupan los equipamientos institucionales más importantes: iglesias —antigua y actual—, escuela, municipalidad, correo, bancos —provincial y nacional—, entre otros, y comercios. Está muy bien acondicionada y provista de equipamiento para el esparcimiento, la recreación y los actos

institucionales. Esta sumada a otros espacios mínimos, como la playa y el paseo del zanjón, ambos con infraestructura y mobiliario deficitarios para el uso público, no alcanzan los 3 m² por habitante, cifra muy por debajo de los estándares recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), de 9 a 11 m² por habitante.

Sin embargo, se detectaron numerosas oportunidades que podrían disminuir este déficit o incluso superarlo, si se tomaran las medidas correctas para recuperar el espacio público perdido. El Artículo 1974 de la Ley 26.994 del Código Civil y Comercial de la Nación, recientemente modificado por la Honorable Cámara de Senadores de la Nación, se refiere a la necesidad de dejar libre una franja de 35 m de ancho, llamada Camino de Sirga, para el uso público.

En el plano (figura 2) se aprecia la saturación del borde ribereño urbano con predios de propiedad privada y emprendimientos turísticos, cuyos dominios llegan hasta el borde de la barranca, sin contemplar una calle o camino para el uso público. La pérdida del dominio del borde favorece así también la posibilidad de daño ambiental: las inversiones privadas no tienen en cuenta el bien común, por ello se genera mayor erosión debido a desagües no habilitados o con la desaparición de la selva de ribera o en galería, principal sostén de la barranca, cuyo sistema radicular de la gran diversidad de especies —árboles y especies que componen el sotobosque— es su principal sostén.



El paisaje como un patrimonio social

Ahora bien, ¿por qué se considera que la accesibilidad al borde es un derecho fundamental para la sociedad itaibateña? Con el transcurrir de las generaciones, la comunidad fue moldeando una identidad impregnada por el paisaje ribereño, por el quehacer portuario, a las cristalinas aguas del Paraná y sus orillas arenosas; la comunidad estuvo siempre acostumbrada a ver los atardeceres sobre la costa baja y boscosa del país vecino. Un pueblo que vivió a la luz del intercambio de productos y de experiencias con sus vecinos paraguayos, y un poco aislados de la capital correntina. El río y el borde costero han participado en la evolución urbana desde sus orígenes, incorporando a la vida coti-

diana valores ambientales y estéticos y, fundamentalmente, imprimiendo un rasgo único que forma parte indisoluble de la identidad de la ciudad.

Una joven canción, que forma parte de su patrimonio cultural inmaterial —incluida en la Carta Orgánica Municipal—, musicalizada por Pocho Roch, relata algunas sensaciones compartidas respecto de la estrecha ligazón del pueblerino con su paisaje:

“Cada vez que transito tus calles/ y me pierdo en tu paisaje/ Me arraigo más y más a tu suelo... Y ya no quisiera dejarte. Si camino por la playa y veo tu río acariciar las piedras / Me sumerjo en tus aguas y no puedo abandonarte/ Itá Ibaté... piedra alta, barranca al río, jacarandá/ tu río es la vida: ¡qué bendita herencia!.../ Tu

cielo celeste y claro escucha el murmullo del río manso/ Barranca, arena, fiel compañera...”.

La canción hace mención al paisaje ribereño como un preciado legado recibido de sus ancestros. Entonces, ¿tiene derecho esta generación de permitir que esto se pierda? Además, el contacto con el borde costero aporta múltiples beneficios: ambientales, estéticos, sociales y psicológicos y hasta económicos.

CONCLUSIONES

Debido a la falta de una planificación, de una legislación, de una gestión eficaz y de una propuesta acertada, el borde de la barranca, ante la falta de planificación y propuesta por parte del municipio, fue ocupado por emprendimientos privados —emprendimientos



Figura 2. Esquema de ocupación del borde costero de la localidad y ubicación de bajadas. Fuente: elaboración propia

turísticos de pesca y viviendas de fin de semana—, lo que generó una barrera física y visual hacia el río desde el interior de la ciudad, y el impedimento del acceso del ciudadano a las bondades del clima ribereño, así como de las vistas panorámicas que se obtendrían desde este nivel. En la actualidad, para visualizar el paisaje costero hay que asomarse por un estrecho resquicio que aún no fue ocupado o bajar hasta el nivel inferior de forma incómoda e insegura.

La desvinculación de la trama urbana del borde costero generó la pérdida del otrora cotidiano contacto de la ciudad con su río, que forjó gran parte de las características identitarias de la comunidad; al mismo tiempo, la ciudad perdió su principal atractivo y posible fuente de recursos y de desarrollo económico, como generar un producto turístico diversificado y sustentable que fomente la recreación y el ocio, el deporte náutico, el ecoturismo, entre otros, que contribuya a la generación de empleo y a la retención de la población joven. Al mismo tiempo, al estar sometido el borde a una puja entre los intereses privados y el escaso control público, es susceptible a la degradación ambiental por erosión, vulnerabilidad hídrica, por acumulación de instalaciones abandonadas, entre otras.

BIBLIOGRAFÍA

BRUNIARD, E. D. (1966). "Bases Fisiográficas para una División Regional de la Provincia de Corrientes". *Revista Nordeste* N.º 8. Facultad de Humanidades. Universidad Nacional del Nordeste. Edionne, Resistencia.

CASTELLO, A. (1984) *Historia de Corrientes*. Colección Historia de Nuestras Provincias, Buenos Aires: Plus Ultra.

CARNEVALI, R. (1994). *Fitogeografía de la Provincia de Corrientes*, Gobierno de la Provincia de Corrientes, Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, Asunción: Edición del autor, Imp. Litocolor SRL.

CONTRERAS ROQUÉ, J. R., CONTRERAS CHIALCHIA, A. O. et ál. (2007) *Estudios bioecológicos sobre los humedales del Ñeembucú. Desarrollo urbano y antropización creciente del medio natural en el departamento del Ñeembucú al sur del río Tebicuary*, República del Paraguay, Universidad Nacional De Pilar Instituto De Bioecología e Investigación Subtropical (Ibis) "Félix De Azara" Facultad de Ciencias Aplicadas, Asunción. Recuperado en: <http://www.fundacionazara.org.ar/img/libros/humedales-del-ñeembucu.pdf>.

LEVINGTON, N. (2007) *Yacyretá: una nueva significación. La relación entre espacio y sociedad como consecuencia de la implantación de un mega-*

proyecto. Entidad Nacional Yacyretá, Buenos Aires: Edición del autor.

OBREGÓN, R. (1997). "El patrimonio natural y cultural de San Nicolás de los Arroyos: Evolución urbana y condicionantes históricas". *Anales Linta* 97, Laboratorio de Investigaciones del Territorio y el Ambiente, Comisión de Investigaciones Científicas, Ministerio de Producción y el Empleo, Provincia de Buenos Aires, La Plata.

PALMA, F. (1977) *Orígenes del pueblo Itá Ibaté*. Archivo y Registro Oficial de la Provincia. Cuadernos de Historia, Serie I, N.º 7, Corrientes.

RAMÍREZ, L.; MONZÓN, N. (2013) *Corrientes en cifras. Recopilación y compilación estadística para la interpretación de la situación actual*. Universidad Nacional del Nordeste, Resistencia.

RODRÍGUEZ, F. (2012). "Itá - Ibaté y su historia". Municipalidad de Itá Ibaté. Departamento Ejecutivo, Prensa. Recuperado de: <http://itaibatenoticias.blogspot.com.ar/p/ita-ibate-y-su-historia.html>.

VALENZUELA, M. V. (2012). "El paisaje fluvial del Paraná aledaño a la ciudad de Corrientes". *Libros de Jornadas Científicas y Tecnológicas de la FAU-UNNE*, Resistencia.

WHIGHAM, T. (2009). *Lo que el río se llevó. Estado y comercio de Paraguay y Corrientes 1776-1870*, Centro de Estudios Antropológicos de la



Universidad Católica (CEADUC). Biblioteca de Estudios Paraguayos, Vol. 75, Asunción.

ZALAZAR, Z. (2017) *Buscando huellas en la memoria, Itá Ibaté, Corrientes*, Posadas: editado por el autor.

BOLETÍN OFICIAL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS BOSQUES NATIVOS DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES (2008) – Ley Nacional N.º 26.331 p. 16. Recuperado de: www.icaa.gov.ar/.../OrdenamientoTerritorialdeBosquesNativos.pdf.

PÁGINA DIGITAL OFICIAL DEL MUNICIPIO DE ITÁ IBATÉ (2017), Recuperado de: <http://www.corrientes.gov.ar/home/ita-ibate/municipio>.

ITÁ IBATÉ NOTICIAS. Recuperado de: <http://itaibatenoticias.blogspot.com.ar/p/ita-ibate-y-su-historia.html>.

EJÉRCITO NACIONAL ARGENTINO (2013) Recuperado de: <http://ejercitonacional.blogspot.com.ar/2013/12/aniversario-de-la-batalla-de-ita-ibate.html>.

MINISTERIO DEL INTERIOR ARGENTINA (2010 Marzo). Recuperado de: <http://www.guiafe.com.ar/municipios/corrientes/Italbate-poblacion.php> Municipios de la Provincia de Corrientes.

MINISTERIO DEL INTERIOR ARGENTINA (2010 Marzo) Recuperado de: <https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planesloc/CORRIENTES/Planificacion-Urbana-de-Ita-Ibate.pdf>.